

Beweisantrag

Zu beweisende Tatsachen:

- 1 Am 28. Mai 2015 wurde ein mit Uranerzkonzentrat beladener Zug aus Hamburg mit 39 Kesselwaggons Uranhexafluorid zusammengekoppelt.
- 2 Am 14. und 15. Juli 2014 wurde ein Urantransport in Maschen mit Gefahrgütern mit den Gefahrennummern 68, 99, 98, 33, 23 (Propan) zusammengekoppelt und transportiert
- 3 Am 19.02.2015 fuhr ein Urantransport durch Buchholz. Mit dem Zug wurden auch andere Gefahrgüter transportiert
- 4 Durch Köln fuhr am 8.10.2014 ein Urantransport, der mit Gefahrgütern mit den Gefahrgutnummern 80, 60, 263, 886, 33 kombiniert worden war.
- 5 Durch Konz/Wasserliech fuhr am 31. März 2015 ein Urantransport per Zug. Auch hier wurde neben dem Uran auch anderes Gefahrgut transportiert
- 6 Am 14. September 2015 wurde ein von Hamburg kommender Urantransport in Maschen mit anderen Gefahrgütern in einem Gütertransport kombiniert.
- 7 Am 17. September 2015 wurde ein von Hamburg kommender Urantransport in Maschen mit anderen Gefahrgütern (u.a. Propan) in einem Gütertransport kombiniert.
- 8 Am 2.7.2006 ereignete sich auf den Gleisen der HPA in Hamburg Süd ein schwerwiegender Unfall mit dem Absturz eines Kleinflugzeuges in unmittelbarer Nähe (weniger als 5 Meter) zu abgestellten Tankwagen.
- 9 Es gibt für den Bereich Hamburg Süd keine Katastrophenschutzpläne, insbesondere nicht für einen Unfall, der die Akkumulation unterschiedlicher Gefahrgütern berücksichtigt.
- 10 Die Betroffene beobachtet regelmäßig diese Transporte und informiert via ihren Blog die Öffentlichkeit.

Beweismittel:

Zu 1 bis 7 + 10

- Vernehmung von K. H. als Augenzeuge zahlreicher solcher Transporte, insbesondere auch des gestrigen, zu laden über
- Inaugenscheinnahme des Blogs der Betroffenen
- <http://blog.eichhoernchen.fr/tag/Malvesi>
- Inaugenscheinnahme von
 - <https://pbs.twimg.com/media/CGGnS-jWIAEoNUj.jpg>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=xuov2FJgSS0>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=s9u2avyALCM>
 - <https://drive.google.com/file/d/0B15M9hJtkRIjamtVaEF1cUJqdk0/view?pli=1>
 - <http://www.atomtransporte-hamburg-stoppen.de/2015/09/tag-x2-neuer-urantransport-aus-hamburg/>
 - http://www.eichhoernchen.ouvaton.org/deutsch/anti-atom/Dokumente/2015_Urantransport_Golden_Karoo/

Zu 8 und 9

- NDR Bericht vom 02.07.2016 mit Bildern <https://www.ndr.de/kultur/geschichte/schauplaetze/Als-der-Himmelsschreiber-in-den-Tod-flog.wasserflugzeug150.html>
- Vernehmung eines instruierten Vertreters der Hamburg Ports Authority (Ladungsadresse aktenkundig) zur Frage des Flugzeugabsturzes sowie Katastrophen- und Notfallpläne für den Bericht Hamburg Süd.

Begründung:

Die Fotos und Videos werden die unter Beweis gestellten Tatsachen belegen. Es ist üblich, Urantransporte mit anderem Gefahrgut zu kombinieren. Die Liste wurde exemplarisch bis September 2015 geführt, sie könnte problemlos fortgeführt werden. Im Durchschnitt gibt es einen solchen gefährlichen Transport mit

Uranerzkonzentrat alle 3 bis 4 Wochen. Die Videos zeigen Durchfahrten, teilweise durch reguläre Personenbahnhöfe im innerstädtischen Bereich. Im Falle eines Unfalls hätte dies verheerende Folgen. So werden beispielsweise regelmäßig Benzin oder Propangas mit Uran kombiniert. Auch andere explosive Stoffe werden immer wieder mit den Atomtransporten zusammengekoppelt. Dies stellt eine Dauergefahr dar. Die unter Beweis gestellten Transporte starteten ihre Fahrt durch Deutschland im Südwestterminal von C.Steinweg im Hamburger Hafen.

Herr H. wird die zu beweisenden Tatsachen bestätigen können.

Der Vertreter der HPA, die den Güterbahnhof Hamburg Süd betreibt, wird bekunden, dass am 2.7.2006 ein Kleinflugzeug auf den Gleisen abstürzte. Er wird bestätigen, dass Tankwagen sich in unmittelbarer Nähe (weniger als 5 Meter) befanden und Auskunft über den Inhalt dieser Tankwagen geben können. Der NDR-Bericht wird diese Aussage bestätigen, das ist auf den Bildern dort zu sehen.



Der HPA Vertreter wird außerdem Auskunft über Katastrophenschutzpläne erteilen. Diese sind für den Fall eines Unfalles mit Gefahrgütern unterschiedlicher Kategorien, darunter der Klasse 7 für radioaktiv, vollkommen unzureichend, dieses Szenario ist schlicht nicht vorgesehen, obwohl möglich.

Dass es auch von Eisenbahner_innen-Seite gegen diese Kombinationen Bedenken gibt, zeigt auch ein Brief der französischen Gewerkschaft SUD-Rail von 2014 aus dem ich ausschnittsweise zitieren möchte:

Für SUD-Rail geht es nicht darum, den Transport von radioaktiven Stoffen per Bahn in Frage zu stellen.

Auch wenn Bahntransporte für diese Stoffe wesentlich sicherer sind als Straßentransporte, ist das Risiko einer Katastrophe um so größer, weil die radioaktiven Stoffe in großen Mengen zusammen befördert werden und mit anderem Gefahrgut transportiert werden. Urbane Zonen können außerdem nicht umfahren werden.

(...)

Eisenbahner sind keine Atomkraftarbeiter und dürfen nicht denselben Risiken wie diese Arbeiter ausgesetzt werden. Sie werden jedoch Risiken, die mit dem Transport von radioaktiven Stoffen einhergehen, ausgesetzt. Es ist daran zu erinnern, dass die Grenzwerte (...) auf keiner seriösen wissenschaftlichen Studie basieren, sondern willkürlich durch die Atomlobby - insbesondere durch die IAEO, ohne Infragestellung durch die WHO in den 70er Jahren - festgelegt worden sind.

Die Strahlung – diese ist unbestreitbar – ist je nach Menge und Art von radioaktiven Stoffen unterschiedlich. Das ist der Grund weshalb wir zuverlässige Messungen fordern, für jede Art von Wagen und Atommüll.

Heute kann die SNCF nicht mehr so tun, als wäre nichts gewesen. AREVA-TN hat anlässlich der Messungskampagne anerkannt, das wir Recht hatten. AREVA äußerte unter anderem vor der Mischung von verschiedenen Gefahrgutklassen in einem Konvoi Befürchtungen.

(...)

Das Verbot der Mischung verschiedener Gefahrgutklassen in einem Konvoi ist eine absolute Notwendigkeit, insbesondere im Hinblick auf einen Folgeunfall. Die Sicherheitsnormen für die Feuerfestigkeit und die mechanische Beständigkeit der Container sind im Falle eines Umfalls nicht ausreichend. Die jüngsten Güterzugunfälle in Kanada und Belgien beweisen dies.

Die Verhängung eines Beförderungsverbot von radioaktiven Stoffen in Kombination mit anderem Gefahrgut wird Zusatzkosten verursachen. Für SUD-Rail ist die Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung von radioaktiven Stoffen per Bahn keine Kostenfrage.

Relevanz

Unabhängig von der Frage, ob die vorgeworfene Handlung in sich eine strafbare Handlung darstellen kann, spielt diese Tatsache eine wesentliche Rolle hinsichtlich einer Bewertung der Handlung als rechtfertigender Notstand. Bei Anerkennung des rechtfertigenden Notstandes kann die Handlung nicht bestraft werden. Eine der Voraussetzungen des Notstandsparagrafen ist eine gegenwärtige Gefahr. Mit diesem Beweisantrag werden Gefahren für Leib und Leben durch die Transporte, unter Beweis gestellt. Im Falle einer Explosion bei einem Zugunfall (z.B. Propanexplosion) wäre die Beschädigung der Urancontainer und eine Freisetzung von Uranerzkonzentrat und somit ein Contaminationsunfall höchstwahrscheinlich. Dass immer wieder schwerwiegende Zugunfälle, auch mit Gefahrguttransporten, sich ereignen, wird in einem anderen Beweisantrag unter Beweis gestellt.

Damit besteht auch ein ausreichendes Risiko, dass es zu einem Unfall mit Uranerzkonzentrat auf der Strecke Hamburg – Narbonne-Malvési kommt, genauer gesagt ist es wohl eher eine Frage der Zeit, bis das passiert. Genau das wird jedoch im Kommentar zu §16 OwiG von Göhler als Grund für einen rechtfertigenden Notstand angeführt

„Gefahr ist zu bejahen wenn nach den Umständen des Falles die Möglichkeit eines Schadeneintritts nahe liegt (BGH 18. 271)“

und

„Gegenwärtig ist die Gefahr wenn der Schadeneintritt unmittelbar oder in nächster Zeit bevorsteht [...]“

Dauergefahren, dh. Zustände, bei denen die Gefahr jederzeit, also auch alsbald, in einen Schaden umschlagen kann, mag auch die Möglichkeit offen bleiben, dass der Eintritt des Schadens noch eine Zeit lang auf sich warten lässt, sind einbezogen (BGH NJW 79, 2053, 2054; Köln VRS 88, 371)

Die Gefahren, die vom Stoff Uranerzkonzentrat ausgehen, werden in anderen Beweisanträgen unter Beweis gestellt.

Sollte das Gericht dieser Argumentation nicht folgen, so spielt es hilfsweise bei der Strafzumessung eine Rolle, dass die AktivistInnen mit altruistischen Motiven handelten. Der gesellschaftliche Kontext, in dem das Engagement der Beteiligten – für das sie hier kriminalisiert werden sollen – stattfindet, spielt sowohl eine Rolle für die Schuld- und Verwerflichkeitsfrage wie auch für die Strafzumessung. Mit ihrer Handlung wollten sie die Öffentlichkeit durch entschlossene öffentlichkeitswirksame Aktionen auf den Umschlag und Transport von Uran durch den Hamburger Hafen aufmerksam machen und über die Gefahren informieren.

Sollte das Gericht dieser Argumentation zum Notstand nicht folgen, so muss die zugrundeliegende Motivation der Betroffenen Berücksichtigung finden.

Die unter Beweis gestellte Tatsache ist zudem im Blick auf die Tatbestandsmäßigkeit und dem Vorsatz von großer Relevanz. Sozialadäquates Handeln kann die Tatbestandsmäßigkeit ausschließen.

Zu beachten sind dabei insbesondere folgende Absätze aus dem Göhler Kommentar zum Ordnungswidrigkeitengesetz:

Vor § 1, Rd Nr. 26

Ob die Sozialadäquanz, dh ein Handeln, das von der Allgemeinheit gebilligt wird, einen Rechtfertigungsgrund darstellt oder bereits den Tatbestand ausschließt, ist umstritten. Zuzustimmen ist der ganz herrschenden Meinung, wonach sozialadäquates Handeln den Tatbestand entfallen lässt.

§ 10 Rd. Nr. 18

Sozialadäquates Handeln, dh ein Handeln, dass allgemein üblich ist und von der Gemeinschaftsordnung gestattet wird (BGH 23, 226), kann die Tatbestandsmäßigkeit ausschließen